

Rok 1908.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIV. — Wydana i rozesłana dnia 20. czerwca 1908.

**Treść:** (M 111. i 112.) 111. Obwieszczenie, którym wprowadza się w wykonanie postanowienia artykułów I. do IV. włącznie, protokołu końcowego III. międzynarodowej konferencji berneńskiej z dnia 18. maja 1907. w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych. — 112. Obwieszczenie, którym wprowadza się w wykonanie postanowienia artykułu I., protokołu końcowego III. międzynarodowej konferencji berneńskiej z dnia 18. maja 1907., w przedmiocie takiego urządzenia wozów kolejowych w obrocie międzynarodowym, które zapewnia bezpieczeństwo celne.

## 111.

### Obwieszczenie Ministra kolej żelaznych z dnia 15. czerwca 1908.,

którem wprowadza się w wykonanie postanowienia artykułów I. do IV. włącznie, protokołu końcowego III. międzynarodowej konferencji berneńskiej z dnia 18. maja 1907. w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych.

Następujące postanowienia artykułów I. do IV. włącznie, protokołu końcowego III. międzynarodowej konferencji berneńskiej, podpisane w Bernie dnia 18. maja 1907. przez delegatów c. k. Rządu

i Rządu królewsko węgierskiego oraz Rządów Państwa niemieckiego, Belgii, Bułgarii, Danii, Francji, Włoch, Norwegii, Niderlandów, Rumunii, Rosji, Szwecji i Szwajcarii, a zatwierzonego zarówno przez wyżej wymienione Rządy jak i przez Rząd grecki, luksemburski i serbski w przedmiocie technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych, ogłasza się z tym dodatkiem, iż postanowienia te wprowadza się w wykonanie z dniem 1. lipca 1908. w miejsce postanowień artykułów I. i II. protokołu końcowego II. międzynarodowej konferencji berneńskiej z dnia 15. maja 1886., dotyczących technicznych ujednostajnień na kolejach żelaznych, które to postanowienia wprowadzone zostały obwieszczeniem Ministra handlu z dnia 1. lutego 1887., Dz. u. p. Nr. 8.

## Artykuł I.

## Szerokość toru.

Przedmioty	Wymiar	
	najwyższy	najniższy
	w mm	
Szerokość torów kolejowych, mierzona pomiędzy wewnętrznymi krawędziami grzbietów szyn, nie powinna wynosić przy torach, które mają być nowo założone lub przebudowane,		
na szlakach prostych mniej jak . . . . .	—	1435
a na krzywiznach łącznie z rozszerzeniem toru więcej jak . . . . .	1470	—

## Artykuł II.

## Budowa wozów kolejowych.

Przedmioty	Wymiar	
	najwyższy	najniższy
	w mm	
§ 1.		
1 Nie można wyłączyć wozów kolejowych od obrotu z powodu ich budowy, o ile ona uwzględniona jest w następujących punktach, jeżeli wozy te odpowiadają warunkom, przy punktach tych ustanowionym.		
2 Nie istnieje jednak obowiązek wyłączenia wozów, nie odpowiadających tym przepisom, do pociągów, co do których składu wydano osobne przepisy.		
3 Najwyższe i najniższe wymiary podane poniżej odnoszą się zarówno do materyalu już istniejącego jak i do materyalu, który ma być na nowo sprawniony, o ile co do pierwszego nie dopuszczone były wymiarów dodanych w nawiasie.		
§ 2.		
1 Odległość osi u wozów, które będą nowo wybudowane . . . . .	—	2500
2 Postanowienie to nie odnosi się do podstaw ruchomych.		
3 Wozy o odległości osi do 4500 mm łącznie będą dopuszczone na wszystkich liniach kolejowych, służących do ruchu międzynarodowego.		

P r z e d m i o t y	Wymiar	
	najwyższy	najniższy
	w mm	
4 Przy wozach o podstawach ruchomych odległość osi nie jest ograniczona, przy innych zaś wozach wówczas, jeżeli ich osie dadzą się tak przesuwać, iż wozy mogą brać krzywizny o średnicy 150 m. Wozy tego ostatniego rodzaju o odległości osi powyżej 4500 mm otrzymają znak $\leftrightarrow$ (zobacz załącznik A).		
5 O przepisach zarządów kolejowych co do najwyższej dopuszczalnej odległości osi wozów, które nie odpowiadają ustępow 3. i 4., należy zawiadomić interesowane państwa.		
6 Jeżeli we wspólnej ramie mieszcza się więcej jak dwie osie wozowe, natenczas, o ile odległość osi wynosi więcej jak 4000 mm, muszą one w ten sposób dać się przesuwać, aby krzywizny o średnicy 150 m mogły być bez trudności przejeżdżane.		
§ 3.		
Odległość kół jednej osi, mierzona pomiędzy wewnętrznymi płaszczyznami obręczy kół lub części, które je zastępują . . . . .	1366	1357
§ 4.		
1 Szerokość obręczy kół lub części, które je zastępują . . . . .	150	130
2 Minimum, dozwolone dla materyalu już istniejącego pod warunkiem, że odległość kół (§ 3.) wynosi co najmniej 1360 mm . . . . .	—	(125)
§ 5.		
Oddalenie jednej zewnętrznej krawędzi obrzeża od drugiej, mierzone o 10 mm poza oboma koliznami styczności, przyjmując ich oddalenie od siebie na 1500 mm . . . . .	1425	1405
§ 6.		
Wysokość obrzeży przy prawidłowej postawie kół na prostym poziomym torze, mierzona pionowo od górnej krawędzi szyny . . . . .	36	25
§ 7.		
Grubość obręczy kół, mierzona w płaszczyźnie kolizny styczności (§ 5.) . . . . .	—	25
§ 8.		
Koła z odlewu twardego są dozwolone przy wozach towarowych, nie mających hamuleców.		
§ 9.		
1 Przyrządy elastyczne do sprzężenia i łagodzenia wstrząśnień muszą być umieszczone po obu stronach czołowych podstawy wozu.		
2 Postanowienie to nie stosuje się do wozów towarowych, używanych do transportów szczególnego rodzaju.		

Przedmioty	Wymiar													
	najwyższy	najniższy												
	w mm													
§ 10.														
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Wysokość osady zderzaków, mierzona pionowo od górnej krawędzi szyny do środka krążków zderzaków:</li> </ol> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">przy wozach próżnych . . . . .</td><td style="width: 10%; text-align: right;">1065</td><td style="width: 20%; text-align: right;">—</td></tr> <tr> <td>„ największym obciążeniu . . . . .</td><td style="text-align: right;">—</td><td style="text-align: right;">940</td></tr> </table> <ol style="list-style-type: none"> <li>2 Wymiary dozwolone dla materyalu zbudowanego przed r. 1887.:           <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">przy wozach próżnych . . . . .</td><td style="width: 10%; text-align: right;">(1070)</td><td style="width: 20%; text-align: right;">—</td></tr> <tr> <td>„ największym obciążeniu . . . . .</td><td style="text-align: right;">—</td><td style="text-align: right;">(900)</td></tr> </table> </li> </ol>	przy wozach próżnych . . . . .	1065	—	„ największym obciążeniu . . . . .	—	940	przy wozach próżnych . . . . .	(1070)	—	„ największym obciążeniu . . . . .	—	(900)		
przy wozach próżnych . . . . .	1065	—												
„ największym obciążeniu . . . . .	—	940												
przy wozach próżnych . . . . .	(1070)	—												
„ największym obciążeniu . . . . .	—	(900)												
§ 11.														
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Odległość zderzaków od środka do środka . . . . .</li> <li>2 Wymiary dozwolone dla materyalu zbudowanego przed r. 1887. . . . .</li> </ol>	1770 (1800)	1710 (1700)												
§ 12.														
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Średnica krążków zderzaków . . . . .</li> <li>2 Wymiar dozwolony dla materyalu zbudowanego przed r. 1887. . . . .</li> <li>3 Przy wozach, u których odległość zderzaków wynosi mniej jak 1720 mm, musi pozioma średnica krążków zderzaków wynosić co najmniej 350 mm.</li> </ol>		340 (300)												
§ 13.														
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Przestrzeń wolna po stronach czołowych wozów z obu stron przewodu zaprzęgowego, pomiędzy tym przewodem, krążkami zderzaków i stalem częściami, wystającemi przed belką czołową, w dowolnym miejscu:</li> </ol> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Szerokość . . . . .</td><td style="width: 10%; text-align: right;">—</td><td style="width: 20%; text-align: right;">400</td></tr> <tr> <td>Głębokość przy zupełnym wcięnięciu zderzaków . . . . .</td><td style="text-align: right;">—</td><td style="text-align: right;">300</td></tr> <tr> <td>Wysokość ponad górną krawędzią szyny . . . . .</td><td style="text-align: right;">—</td><td style="text-align: right;">1800</td></tr> </table> <ol style="list-style-type: none"> <li>2 Dla materyalu już istniejącego nie ustanawia się wymiaru.</li> </ol>	Szerokość . . . . .	—	400	Głębokość przy zupełnym wcięnięciu zderzaków . . . . .	—	300	Wysokość ponad górną krawędzią szyny . . . . .	—	1800					
Szerokość . . . . .	—	400												
Głębokość przy zupełnym wcięnięciu zderzaków . . . . .	—	300												
Wysokość ponad górną krawędzią szyny . . . . .	—	1800												
§ 14.														
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Wyskok odbijaków ponad hak sprzęgający, mierzony od powierzchni zaczepnej nie przyciągniętego haka aż do czoła nie wcięniętych zderzaków, równolegle do osi wozów . . . . .</li> </ol>	400	300												
<ol style="list-style-type: none"> <li>2 Wymiar dozwolony dla materyalu zbudowanego przed r. 1887.:           <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Wozy osobowe . . . . .</td><td style="width: 10%; text-align: right;">(430)</td><td style="width: 20%; text-align: right;">—</td></tr> <tr> <td>Wozy ciężarowe . . . . .</td><td style="text-align: right;">(430)</td><td style="text-align: right;">(223)</td></tr> </table> </li> </ol>	Wozy osobowe . . . . .	(430)	—	Wozy ciężarowe . . . . .	(430)	(223)								
Wozy osobowe . . . . .	(430)	—												
Wozy ciężarowe . . . . .	(430)	(223)												
§ 15.														
<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Długość sprzęgiel, mierzona od strony czołowej nie wcięniętych zderzaków aż do wewnętrznej strony kabłaka przy zupełnym rozkręceniu i wyciągnięciu sprzęgła . . . . .</li> </ol>	550	450												
<ol style="list-style-type: none"> <li>2 Dla materyalu zbudowanego przed r. 1887. nie ustanawia się wymiarów.</li> </ol>														
§ 16.														
<b>Mała średnica przekrojów kabłaków sprzęgających</b> w punkcie zetknięcia z hakiem sprzęgającym . . . . .	35	25												

**P r z e d m i o t y**

Wymiar	
najwyższy	najniższy
w mm	

§ 17.

**Sprzęgła bezpieczeństwa.** Wozy kolejowe powinny dać łączyć się ze sobą w sposób podwójny tak, aby sprzęgło bezpieczeństwa rozpoczętało funkcjonować, gdy sprzęgło główne złamie się. Wozy o centralnym sprzęgu bezpieczeństwa powinny dozwalać podwójnego połączenia także z wozami, zaopatrzonimi w łańcuchy bezpieczeństwa.

§ 18.

**1 Części sprzęgiel,** które mogłyby zwisać niżej aniżeli 130 mm ponad górną krawędź szyny, muszą dać się przyśrubować lub zawiesić co najmniej w tem oddaleniu.

**2** Co do materyalu już istniejącego wchodzi przepis ten w zastosowanie z dniem 1. stycznia roku 1912.

§ 19.

Wozy muszą być zaopatrzone w **sprężyny wsporne**.

§ 20.

**Hamulce** muszą być tak urządzone, iż przyciąga się je przez obracanie korby na prawo, t. j. w kierunku wskazówek zegarowych.

§ 21.

**1 Oddalenie siedzeń dla hamowniczych i innych części stałych wychodzących poza czoło wozów,** mierzone od powierzchni czołowej zupełnie wcisniętych zderzaków w kierunku osi wozu . . . . .

40

**2** Dla materyalu już istniejącego nie ustanawia się wymiaru.

§ 22.

**Wymiary przekroju poprzecznego** wozów muszą odpowiadać przepisom zarządów kolejowych, na których linie wozy mają przechodzić. O przepisach tych należy zawiadomić interesowane państwa.

§ 23.

**Zamki wozów osobowych, służących do obrotu międzynarodowego,** powinny, o ile drzwi tych wozów urządzone są w ogólności do zamknięcia na klucz, odpowiadać jednemu z dwóch wzorów klucza, które wyobrażone są w załączniku B.

§ 24.

**1 Zewnętrzne drzwi zasuwalne** muszą być tak zbudowane, aby nie mogły osuwać się.

**2** Drzwi wozów już istniejących muszą odpowiadać przepisowi temu przynajmniej w stanie zamkniętym.

Przedmioty	Wymiar			
	najwyższy	najniższy		
	w mm			
§ 25.				
<p><b>Każdy wóz</b> musi mieć po obu stronach następujące oznaczenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. kolej, do której należy;</li> <li>2. liczbę porządkową;</li> <li>3. tarę czyli ciężar własny z wyłączeniem kół i osi; przy wozach jednak, które toczą się po szlakach o rozmaitej szerokości toru i które przy przechodzeniu na inne szlaki zmieniają garnitur kół, można oznaczyć na pudle wozu ciężar części, spoczywającej na sprężynach, a na puszkach osiowych ciężar kół i puszek osiowych;</li> <li>4. przy wozach ciężarowych i pakunkowych wytrzymałość i ciężar ładunku lub tylko sam ciężar ładunku. Jeżeli podano jedną tylko liczbę, natężenie liczby ta oznacza ciężar ładunku; wytrzymałość jest w takim razie o 5% wyższa;</li> <li>5. odległość osi; przy wozach o podstawie ruchomej odległość kołowrotów i odległość osi podstaw ruchomych;</li> <li>6. w razie potrzeby znak <math>\leftarrow \rightarrow</math>, o którym mowa w § 2. (zobacz załącznik A);</li> <li>7. datę ostatniego badania (rewizji);</li> <li>8. przy wozach, które powinny być co pewien czas smarowane (peryodycznie smarowane), termin smarowania i czas ostatniego smarowania;</li> <li>9. wozu prywatnego nadto znak <b>P</b> poza liczbą porządkową.</li> </ol>				

### Artykuł III.

## Stan, w jakim wozy kolejowe mają być utrzymywane.

### § 1.

1 Wozy dopuszczone do obrotu międzynarodowego powinny znajdować się w stanie zadowalającym, któryby bynajmniej nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

2 Jeżeli to nie ma miejsca, a zwłaszcza, jeżeli wozy nie odpowiadają postanowieniom zawartym w §§ 2. do 4. lub jeżeli wykazują jedną z wadliwości przytoczonych w § 5., natenczas można ich nie dopuścić do obrotu.

### § 2.

Przy przechodzeniu wozów na linie kraju sąsiadniego obowiązuje zasada, iż od czasu ostatniego dokładnego badania (rewizji) nie powinno upływać więcej jak trzy lata. Wozy zdolne do ruchu, które powracają do ojczyzny, winny być jednak przyjęte przez trzecie zarządy w stanie próżnym lub naładowanym także wówczas, jeżeli termin ten uległ przekroczeniu.

### § 3.

1 Puszki osiowe muszą być dostatecznie zapatrzone w smarowidło.

2 Wozy, które co pewien czas powinny być smarowane (peryodycznie smarowane) a co do których termin smarowania upłynął, nie mogą opuścić kolei ojczystej bez nowego nasmarowania.

### § 4.

Wzory używane do przewozu bydła należy oddawać po dokładnym oczyszczeniu i zdesyntekowaniu.

### § 5.

## Wadliwości, uprawniające do wyłączenia wozu.

### A. Wadliwości kół i osi.

1. Koła, przedstawiające ślady ruchu na osi.
2. Koła, których piasta są pęknięte i niezwiązanne pierścieniami okalającymi.
3. Koła z przełamaniami wieńcami kół (wieńcami sprychowymi), których obręcze, mierzone w koliźnic styczności, mają grubość poniżej 30 mm.

Nadłamania wieńców kół nie stanowią powodu wyłączenia.

4. Koła, mające jedną sprychę przełamana lub więcej jak jedną sprychę nadłamana, tądzież koła z piastami z lanego żelaza, przy których większość sprych jest rozluźniona.

5. Tarcze kół z okrągławymi pęknięciami w rozmiarze powyżej jednej piątej części obwodu lub z więcej jak dwoma pęknięciami w kierunku promieni.

6. Koła lane bez obręczy, które wykazują pęknięcia. Małe odlupania na powierzchni tocznej i nieznaczne wadliwości w tarczy, dające się spro-wadzić do błędów w odlewie, nie są powodem wyłączenia.

7. Koła, których obrzeże w punkcie zetknięcia się z szyną ma grubość poniżej 20 mm. Koła na których obrzeżu wytworzyła się wskutek zużycia ostra krawędź. Przy wozach trzechosiowych grubość obrzeży kół środkowych nie wchodzi w rachubę.

8. Koła, mające na swej powierzchni tocznej miejsca płaskie o wysokości strzałki powyżej 5 mm.

9. Koła o obręczach miejscami pogniecionych, popękanych lub wykazującymi rysy poprzeczne albo podłużne.

10. Koła o obręczach osobnych:

- a) jeżeli obręcze są rozluźnione lub przedstawiają ślady bocznego przesunięcia;
- b) jeżeli więcej jak dwie śruby, dwa kołki lub dwa nity, służące do przymocowania obręczy na dzwonie, są złamane, rozluźnione albo brakuja;
- c) przy umocowaniu obręczy zapomocą pierścieni bezpieczeństwa lub pierścieni klamrowych:
  - 1. jeżeli nasady obręczy lub same pierścienie wykazują pęknięcia długości powyżej 100 mm;
  - 2. jeżeli więcej jak dwie śruby służące do przymocowania pierścieni klamrowych są złamane.

11. Osie pogięte lub wykazujące nadłamania albo pęknięcia.

12. Osie, o które ocierają się drążki hamulcowe lub inne części. Jeżeli można usunąć części ocierające się, a głębokość otarcia nie przenosi 2-5 mm (5 mm średnicy), zaś miejsce otarte nie przedstawia ostrych krawędzi, natenczas należy wóz przyjąć.

#### B. Wadliwości puszek osiowych (oprawy łożysk) i łożysk.

1. Uszkodzenie puszek osiowych do tego stopnia, iż nie prowadzą osi należycie lub nie trzymają smarowidła.

2. Rozpalone łożyska osi.

#### C. Wadliwości sprężyn wspornych.

1. Przesunięcie sprężyny wspornej lub jej głównej płyty sprężynowej ku puszce osiowej o więcej jak 20 mm przy wozach, których odległość osi nie przenosi 4500 mm, a o więcej jak 5 mm przy wozach o większej odległości osi.

2. Złamanie głównej płyty sprężynowej.

3. Złamanie płyty pośredniej blisko środka przy wozach osobowych; złamanie dwóch lub więcej płyt pośrednich blisko środka przy wozach cięzarowych.

4. Złamanie sprężyny ślimakowej, która nie jest chroniona przed wypadnięciem za pomocą dizerżaka lub sworzenia.

5. Brak lub złamanie części potrzebnych do umocowania sprężyn.

6. Osiadanie pudeł wozów lub dźwigarów podłużnych na swoju sprężynowym, ocieranie się kół o te części lub świeże ślady takich zetknień. Dawniejsze ślady takich zetknień lub osadzenie się podpór zabezpieczających na zewnętrznej czwartej części długości sprężyn nie upoważniają do wyłączenia.

**Uwaga.** Wozy przy których odległość osi nie przewyższa 4500 mm i które w stanie próżnym powracają do ojczyzny, należy przyjąć także z wadliwościami przytoczonemi pod C. 2. do 6., jeżeli zamiast sprężyn są bezpiecznie podparte klockami dobrze przymocowanemi.

#### D. Wadliwości zderzaków.

1. Złamania lub uszkodzenia drążków zderzaków i sprężyn zderzaków, które przeszkadzają funkcjonowaniu zderzaków.

2. Brak przymocowań, zapobiegających wypadaniu drążków zderzaków.

3. Brak lub złamanie kadluba zderzaków. Uszkodzone kadluby zderzaków, przy których zapewnione jest bezpieczne uniochanie i prowadzenie drążków, nie stanowią powodu wyłączenia.

**Uwaga.** Wozy, wracające w stanie próżnym do ojczyzny, należy przyjąć z wadliwościami podanemi pod D. 1. do 3., jeżeli bez niebezpieczeństwa mogą być umieszczone na końcu pociągu.

#### E. Wadliwości przewodów zaprzęgowych.

1. Przerwanie głównych spręgieli lub spręgiel bezpieczeństwa albo łańcuchów bezpieczeństwa, złamanie lub nadłamanie haków sprzągających, jeżeli wadliwości te uniemożliwiają prawidłowe sprężenie z innymi wozami (zapomocą spręgiel głównych lub zabezpieczających).

2. Złamanie lub nadłamanie drążków sprzągających, klinów lub nasówek.

3. Brak łańcuchów bezpieczeństwa lub spręgiel bezpieczeństwa przy wozach, które nie są tak

urządzonc, aby oba sprzęgła główne mogły być równocześnie zawieszone.

4. Złamanie sprężyny spiralnej sprzągającej lub głównej płyty sprężyny sprzągającej, złamanie jednej z innych płyt w środku.

Uwaga. Wozy, wracające w stanie próżnym do ojczyzny, należy przyjąć z wadliwościami podanymi pod E, 1. do 4., jeżeli bez niebezpieczeństwstwa mogą być umieszczone na końcu pociągu.

#### F. Wadliwości spodu wozów i pudeł wozów.

1. Złamanie lub nadłamanie dzierżaków osiowych w więcej jak jednej trzeciej części przekroju, tudzież ich rozluźnienie, o ile nie da się umocować tychże przez przyciągnięcie śrub.

2. Poprzeczne złamania głównych dźwigarów, belek czołowych lub takich belek pośrednich, z których korzysta przewód zaprzęgowy.

3. Zupełne złamania części wiązania pudła, uszkodzenia drzwi i urządzeń do zamykania tychże, tudzież uszkodzenia ścian pudła, podłóg i dachów, o ile wskutek tego ładunek mógłby doznać uszkodzenia albo ruch był narażony na niebezpieczeństwo.

Uwaga. Wozy, wracające do ojczyzny w stanie próżnym, można tylko wówczas wyłączyć z powodu wadliwości w spodzie wozu, gdyby dalszy ruch wozu był połączony z bezpieczeństwem.

#### § 6.

Nie należy wyłączać wozów, których hamulce są uszkodzone lub niezdane do użytku, lecz należy na nich nalepić wyraźne, w oczy wpadające kartki z odpowiednim napisem. Części uszkodzone lub rozluźnione, które mogłyby spowodować bezpieczeństwo dla ruchu lub inną szkodę, należy odjąć.

#### § 7.

Własne próżne wozy musi się przyjąć w każdym stanie, zaś wozy używane do transportu bydła tylko po dokladnym oczyszczeniu i zdesyntykowaniu.

#### Artykuł IV.

### Ładunek wozów ciężarowych.

#### § 1.

Wozy dopuszczone do obrotu międzynarodowego nie mogą być wyłączone od obrotu z powodu swego ładunku, jeżeli ładunek znajduje się w stanie zadowalającym, nie zagrażającym pod żadnym względem bezpieczeństwu ruchu kolejowego a w szczególności, jeżeli odpowiada następującym warunkom.

#### § 2.

Przedmioty załadowane muszą leżeć bezpiecznie i stale i nie powinny ulegać możliwości przesunięcia nawet wskutek uderzeń i wstrząśnień.

#### § 3.

1 Ładunek powinien być tak rozłożony, aby koła wozu a zwłaszcza koła osi tylnych były ile możliwości równomiernie obciążone.

2 Wozy, których ładunek jest tak nierównomiernie rozłożony, iż pudła wozowe lub dźwigary podłużne osiadają na zwoju sprężynowym lub ocierają się o koła, mogą być wyłączone.

#### § 4.

Obciążenie wozu nie może przekraczać wytrzymałości (maksymalnej wagi ładunku). Jeżeli wytrzymałość nie jest podana, natenczas można przekroczyć naznaczony ciężar ładunku aż do wysokości 5%.

#### § 5.

1 Nacisk kół wozu nie może przekraczać najwyższego nacisku dopuszczalnego na pewnej linii.

2 O przepisach wydanych przez zarządy kolejowe dla poszczególnych linii należy zawiadomić interesowane państwa.

#### § 6.

1 Ładunek otwartych wozów ciężarowych nie może przekraczać wymiarów ładunku dopuszczalnych w poszczególnych okręgach kolejowych. Szerokość długich ładunków musi być ograniczona ze względu na przejazd po znacznych krzywiznach.

2 O przepisach wydanych przez zarządy kolejowe dla poszczególnych linii należy zawiadomić interesowane państwa.

#### § 7.

1 Ładunek otwartych wozów ciężarowych może tylko o tyle wystawać ponad belkę czołową wozu, aby między tarczami nie wciśniętych zderzaków a ładunkiem pozostała przestrzeń, która wynosić musi w wysokości aż do 2000 mm ponad górną krawędzią szyny przynajmniej 400 mm, a powyżej przynajmniej 200 mm. Dla zawieszenia sprzągła ponad hakiem sprzągającym musi się nadto pozostawić przestrzeń o wysokości co najmniej 200 mm, i szerokości co najmniej 200 mm po obu stronach środka haka sprzągającego zupełnie wolną od ładunku.

2 Jeżeli ładunek wystaje poza belkę czołową bardziej, aniżeli to według powyższych norm jest dopuszczalne, natenczas należy wstawić wóz ochronny.

## § 8.

Do załadowania przedmiotów długich, które nie mogą być ułożone na jednym wozie, musi się użyć dwóch wozów zaopatrzonych w kołowroty. Wozy mogą być połączone sprzęgłem śrubowem, drążkami sprzągającymi z żelaza lub zaopatrzonimi w silne okucie żelazne, albo wozem przegradzającym, który winien być połączony z oboma wozami obciążonemi przy pomocy zwykłych sprzęgiel lub drążków sprzągających, albo też jeżeli ładunek nadaje się do tego i obciąża każdy z kołowrotów co najmniej ciężarem 7·5 ton, samym ładunkiem. Ładunek może spoczywać tylko na kołowrotach i musi wystawać ponad niemi o co najmniej 300 mm, jeżeli zaś wozy połączone są samym tylko ładunkiem, o co najmniej 1000 mm.

## § 9.

1 W razie włączenia wozów ochronnych lub przegradzających musi ładunek być oddalony:

a) od podłogi tych wozów:

o co najmniej 100 mm;

b) od ścian bocznych wozów ochronnych, o ile ściany te nie leżą przynajmniej 100 mm poniżej ładunku:

o co najmniej 300 mm, jeżeli ładunek sięga aż do środka,

a co najmniej 500 mm, jeżeli ładunek wystaje poza środek;

c) od ścian bocznych wozu przegradzającego, o ile ściany te nie leżą przynajmniej 100 mm poniżej ładunku:

o co najmniej 500 mm, jeżeli odległość osi kołowrotów nie przenosi 20 m; przy oddaleniu osi kołowrotów przenoszącym 20 m można użyć na wozy przegradzające jedynie takich wozów, których ściany leżą przynajmniej 100 mm poniżej ładunku.

2 Przestrzeni tych nie można zmniejszać przez doładowanie przedmiotów.

3 Więcej jak jednego wozu przegradzającego nie można dołączać.

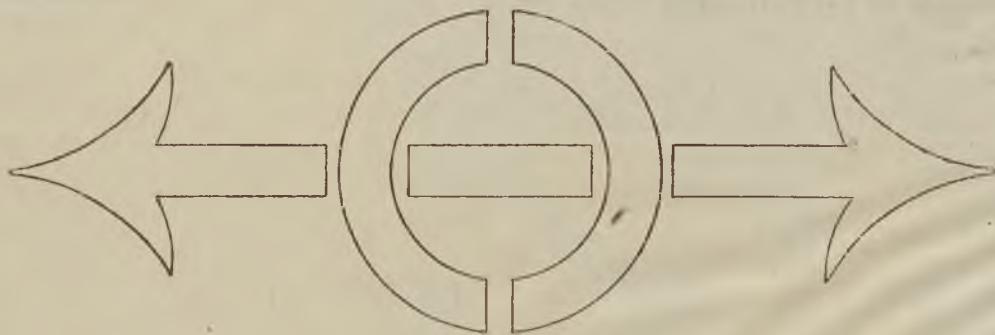
Pan królewsko-węgierski Minister handlu, z którym porozumiano się w tym względzie, wydaje jednocześnie takie samo zarządzenie dla kolej żelaznych w krajach Korony węgierskiej.

**Derschatta wr.**

## Załącznik A

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencji z dnia 18. maja 1907. w przedmiocie technicznych ujednóstajnień na kolejach żelaznych.

---



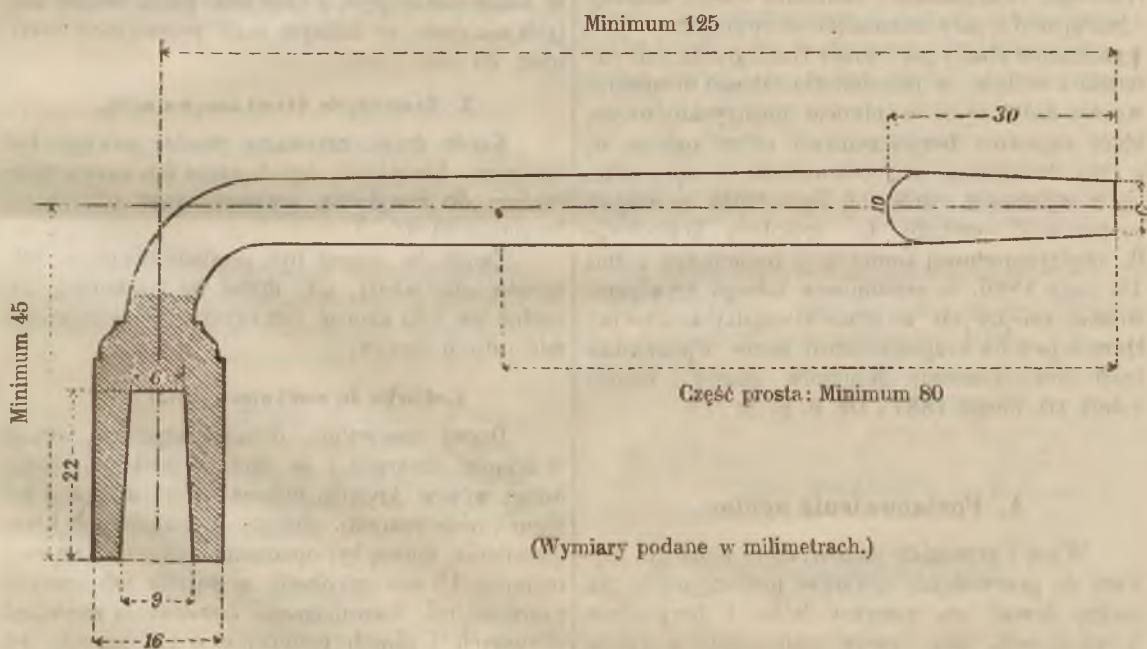
(Dwie trzecie wielkości naturalnej.)

### Znak dla wozów

według artykułu II., § 2., ustęp 4.

## Załącznik *B*

do protokołu końcowego trzeciej międzynarodowej konferencji z dnia 18. maja 1907. w przedmiocie technicznych ujednóstajnień na kolejach żelaznych.



## Klucz podwójny

do wózów osobowych, służących do obrotu międzynarodowego według artykułu II., § 23.

**112.**

## Obwieszczenie Ministrów skarbu i kolej żelaznych z dnia 15. czerwca 1908.,

którem wprowadza się w wykonanie postanowienia artykułu I., protokołu końcowego III. międzynarodowej konferencji berneńskiej z dnia 18. maja 1907. w przedmiocie takiego urządzenia wozów kolejowych w obrocie międzynarodowym, które zapewnia bezpieczeństwo celne.

Następujące postanowienia artykułu I., protokołu końcowego III. międzynarodowej konferencji berneńskiej, podписанego w Bernie dnia 18. maja 1907. przez delegatów c. k. Rządu i Rządu królewsko-węgierskiego oraz Rządów Państwa niemieckiego, Belgii, Bułgarii, Danii, Francji, Włoch, Norwegii, Niderlandów, Rumunii, Rosji, Szwecji i Szwajcarii a zatwierzonego zarówno przez wyżej wymienione Rządy jak i przez Rząd grecki, luksemburski i serbski. w przedmiocie takiego urządzenia wozów kolejowych w obrocie międzynarodowym, które zapewnia bezpieczeństwo celne, ogłasza się z tym dodatkiem, iż postanowienia te wprowadza się w wykonanie z dniem 1. lipca 1908. w miejscach postanowień artykułu I. protokołu końcowego II. międzynarodowej konferencji berneńskiej z dnia 15. maja 1886. w przedmiocie takiego urządzenia wozów kolejowych w obrocie międzynarodowym, które zapewnia bezpieczeństwo celne, wprowadzonych obwieszczeniem Ministrów skarbu i handlu z dnia 10. lutego 1887., Dz. u. p. Nr. 12.

### A. Postanowienia ogólne.

Wozy i przedziały wozów, które mają być używane do przewożenia towarów, podlegających cłu, muszą dawać się zamykać łatwo i bezpiecznie w taki sposób, iżby towary unieszczone pod zamknięciem w przestrzeni ładunkowej nie mogły być wyjęte ani zamienione bez użycia siły i bez zastawienia widocznych śladów.

Takie wozy względnie przedziały wozów nie powinny mieć żadnych skrytek ani schowków z trudnością dającymi się odkryć, w których można by umieszczać towary lub rzeczy.

Każdy wóz winien być opatrzony po obu bokach dłuższych znakiem, wyrażającym czyją jest własnością i numerem. Jeżeli w wozie jest kilka przedziałów od siebie oddzielonych, należy każdy przedział oznaczyć gloską.

### B. Postanowienia szczegółowe.

Celem zapewnienia bezpiecznego zamknięcia miejsca przeznaczonego na ładunek, muszą wozy te odpowiadać w szczególności następującym warunkom:

#### 1. Pudło wozu.

Ściany boczne, podłoga, dach wozu i wszystkie jego części, które tworzą przestrzeń ładunkową, powinny być tak przytwierdzone, aby bez zostawienia widocznych śladów nie można było odjąć ich z zewnątrz i przytwierdzić naprzód.

Wszystkie te części powinny być w dobrym stanie.

Przypadkowe uszkodzenia ścian wozu czynią wóz niezdarnym do dalszego przewozu tylko wtedy, gdy zachodzi obawa, iż przez otwory w ścianach, które ewentualnie przytem powstały, można by znaleźć dostęp do ładunku.

#### 2. Odległość między drzwiami zasuwalnimi a częściami pudła.

Przestrzeń pomiędzy drzwiami zasuwalnimi w stanie zamkniętym a częściami pudła wozów krytych nie może w żadnym razie przewyższać maximum 20 mm.

#### 3. Zamknięcie drzwi zasuwalnych.

Każde drzwi zasuwalne wozów powinny być opatrzone haczykiem zapadającym lub innym przyrządem do zamykania, zapewniającym takie samo bezpieczeństwo.

Zamki te winny być przytwierdzone w taki sposób, aby wtedy, gdy drzwi są zamknięte, nie można ich było usunąć bez użycia siły i zastawienia widocznych śladów.

#### 4. Uszka do zamknięć celniczych.

Drzwi zasuwalne, drzwi skrzydłowe, drzwi w ścianie czołowej i w ogóle wszelkie używane drzwi wozów krytych, tudzież otwory wozów z kotłami i rezerwoarami, służące do napełniania i wypróżniania, muszą być opatrzone uszkami, mającymi najmniej 15 mm szerokości w świetle lub innymi, zamykadłami, dozwalającymi zawieszenia zamknięć celniczych i plomb celniczych w taki sposób, aby drzwi te lub otwory, służące do napełniania i wypróżniania, nie dały się otworzyć bez naruszenia zamknięcia celniczego.

Te uszka do zamknięć i wszelkie inne zamykadła celnicze winny być przymocowane do wozów za pomocą nitów lub śrub z mutrami leżącemi we wnętrzu lub niedostępniemi po zamknięciu drzwi.

#### 5. Zamek bezpieczeństwa przy drzwiach zasuwalnych.

Dolna strona drzwi winna być opatrzona szczególnym zabezpieczeniem, niedopuszczającym

zdjęcia lub wypchnięcia drzwi zasuwalnych z szyny zasuwej.

Zabezpieczenie to stanowić może na przykład hak, który przy zamknięciu drzwi wpada w uszko przynitowane do szyny zasuwej, lub przedłużenie wewnętrznej zawiasy drzwi aż popod szynę zasuwozą albo jej głowę, albo też zastosowanie węgla lub kabłaka przynitowanego do samej szyny itd. Wyjątkowo stanowić też może to zabezpieczenie płatek podziurkowany, który dozwala użycia zamknięć i plomb celniczych. Krążki zasuwej przytwierdzone być winny w taki sposób, iżby nie można ich było odjąć bez użycia siły.

#### 6. Szyna zasuwa drzwi zasuwalnych.

Szyny zasuwej winny być przynitowane najmniej do dwóch swoich podpór. Podpory te winny być tak połączone z stalem częściami pudła, iżby po zamknięciu wozu nie można było ich odjąć bez użycia siły i zostawienia widocznych śladów.

#### 7. Górnna zasuwa drzwi zasuwalnych.

Zasuwa górnej części drzwi zasuwalnych powinna być zabezpieczona odpowiednio przytwierdzonemi drażkami lub szynami z fugą.

#### 8. Drzwi skrzydłowe i drzwi w ścianie czołowej.

Drzwi wozów krytych z drzwiami skrzydłowymi (na przykład wozów do piwa) albo z drzwiami w ścianie czołowej muszą być zaopatrzone nie tylko przyrządem do zamykania i zawiasami nie dającymi się z zewnątrz odjąć, lecz nadto przyrządem do zamknięcia celniczego, odpowiadającym warunkom ustępu 4. tak, iżby drzwi te nie dały się otworzyć bez uszkodzenia zamknięcia celniczego.

Drzwi w ścianie czołowej nie będące w użyciu (na przykład u wozów przysposobionych dla służby zdrowia) muszą być zamknięte za pomocą oszalowań, listew lub opasek żelaznych w sposób zapewniający bezpieczeństwo celne.

#### 9. Okna i przewiewniki.

Jeżeli otwory, znajdujące się w wozach krytych, jakoto okna i przewiewniki, zabezpieczone są prętami żelaznymi, kratami lub blachami podziurkowanymi, natenczas pozostałe otwory nie mogą przenosić  $30 \text{ cm}^2$ , tak iżby wykradzenie zawartości wozu przez otwory te nie mogło nastąpić. Żadna z części przytwierdzających kratę nie powinna dać się odjąć z zewnątrz wozu.

Jeżeli wymienione otwory nie są zabezpieczone kratą lecz zasuwanymi lub klapami, takowe winny być przytwierdzone w sposób następujący:

klapy lub zasuwy poziome za pomocą zakrętek, rygli, haków zapadających, ściników lub t. p.;

zasuwy pionowe albo za pomocą przyrządów powyżej wymienionych, albo jeżeli są opatrzone przyrządem na zamka dla celnicze, odpowiadającym przepisom ustępu 4. za pomocą zamków lub plomb celniczych,

a to w taki sposób, iżby nie dały się otworzyć od zewnątrz bez użycia siły i zostawienia widocznych śladów lub bez zniszczenia zamknięcia celniczego.

Otwory odpływowe w podłogach powinny być zatrutowane, jeżeli średnica ich wynosi więcej niż 35 milimetrów.

#### 10. Naddasza.

Do naddaszów zamkanych za pomocą zasuwy lub wiek mają zastosowanie pod względem sposobu ich przytwierdzenia i zamknięcia postanowienia przepisane w poprzedzających ustępach.

#### 11. Wozy towarowe ze ścianami i podłogami przejrzystymi.

Wozy ze ścianami lub podłogami przejrzystymi, jak na przykład wozy do przewozu bydła, odpowiadające zresztą powyższym warunkom, używane być mogą tylko do przewożenia takich przedmiotów, których nie można usunąć ani w całości ani częściowo przez otwory w ścianach lub podłogach. W szczególności nie można przewozić w wozach takich płynów ani towarów o istocie ziarnej lub mącznej, a to nawet w beczkach lub workach.

#### 12. Wozy odkryte ze stalem osłonami.

Wozy odkryte, których ściany czołowe są ze sobą połączone za pomocą grubej sztabi i opatrzone osłonami o szerokości co najmniej 75 cm, a których ściany boczne mają najmniej 50 cm wysokości, mogą być używane, jeżeli są opatrzone kółkami do przytwierdzenia osłon, do przewożenia pod takimi osłonami wszelkiego rodzaju towarów podlegających clu.

#### 13. Wozy odkryte innego rodzaju.

Wozy odkryte innego rodzaju, opatrzone kółkami lub innymi przyrządami sposobnemi do przytwierdzenia osłon, mogą być używane do przewozu towarów podlegających clu, jeżeli rozchodzi się o takie przedmioty, z których każdy z osobna waży najmniej 25 kg, lub takie towary, których nie można lub niema zwyczaju ładować na wozy kryte lub na wozy odkryte wymienione pod Nr. 12., z przyczyny ich objętości (jak wielkie maszyny, części maszyn, kotły parowe itd.) lub z powodu innych ich właściwości (jak drzewo, bawełnę, węgle, koks, piasek, kamienie, rudy, żelazo surowe i żelazivo wszelkiego rodzaju, żelazo sztabowe, bydło, śledzie, tran, naftę itd.).

W powyższym wypadku pozostawia się władzom pełnym ocenienie, stosownie do wskazówek otrzymanych od władz naczelnich, czy dla bezpieczeństwa przed usunięciem lub wymianą zastosować należy zamknięcie zapomocą osłon, czy też dla poznaki zawiesić plomby lub użyć innych środków, lub czy wyjątkowo mogłyby w ogóle obejść się bez zamknięcia albo innych środków zabezpieczenia tożsamości. Może też być dodany konwój urzędowy.

Rozporządzenia wydane przez władze kierujące każdego państwa w celu wykonania powyższego ustępu, powinny być podane do wiadomości innych państw umawiających się.

#### **14. Osłony i ich przytwierdzenie.**

Kółka przeznaczone do przytwierdzenia osłon powinny być w zamknięciu zeszwejsowane tudzież przynitowane wewnątrz wozu zapomocą ścisłów lub zaśrubowane i umieszczone albo na przemian na częściach bocznych, dających się odejmować a względnie na drzwiach i stałych progach głównych, albo na podstawie mniej więcej w wysokości oprawy podłogi, w odległości najwięcej 115 cm, tak, aby sznur zamkujący nie pozwalał ani odjąć znajdujących się ewentualnie ruchomych ścian bocznych, ani też otworzyć drzwi.

Osłony powinny mieć wzduż brzegów dziurki zabezpieczone kapslami metalowymi, przeznaczone do przewleczenia sznura zamkającego, a umieszczone mniej więcej w tych samych odległościach, co kółka u wozu. Tylko u górnych części osłon dopuszczalne są kółka do zamykania.

Osłony powinny mieć dostateczną wielkość i znajdować się w stanie odpowiednio dobrym. Ewentualne szwy nawet u części wstawionych muszą albo znajdować się na wewnętrznej stronie albo muszą być podwójne, t. j. umieszczone w dwóch liniach oddalonych od siebie o 15—25 mm.

Sznury, służące do zamknięcia, nie mogą być sztukowane; muszą one być opatrzone po obu końcach skówkami metalowymi. Za temi końcami powinny być wprawione uszka, w które można założyć zamknięcie ćelnicze po odpowiedniem przedziergnięciu końców sznura.

Interesowani królewsko-węgierscy Ministrowie, z którymi w tej mierze porozumiano się, wydają równocześnie jednorzmiące rozporządzenie dla krajów Korony węgierskiej.

**Korytowski wlr.**

**Derschatta wlr.**